

Handläggare
Sofia Regnell
Telefon: 0850809021**Till**
Kommunstyrelsen

Stockholm stads strategi för fritidsbåtslivet

Svar på kontorsremiss från kommunstyrelsen, dnr 2022/333

Förvaltningens förslag till beslut

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Sammanfattning

Idrottsnämnden fick uppdraget i 2021 års budget att ta fram en strategi för fritidsbåtslivet. Strategin vilar på ett antal övergripande mål för fritidsbåtsverksamheten i staden. Dessa innebär att skapa förutsättningar för fler småbåtshamnar, gästhamnar och daghamnar samt verka för långsiktighet för båtklubbarna vad gäller ekonomi och arrenden. De innebär även använda uppläggningsmarken mer effektivt samt att tillsammans med båtklubbarna utveckla ett miljömässigt och hållbart fritidsbåtliv.

Förvaltningen är positiv till den nya strategin för stadens fritidsbåtliv. Båtar och båtsport är en viktig del av många stockholmares vardagsliv. Det är värdefullt som fritidsaktivitet, för rekreation, naturupplevelser och även för gemenskap i klubbarna. Men båtlivet är också en betydelsefull del av stadsbilden som uppskattas även av många som inte har en båt.

Förvaltningen håller med om att det i anslutning till vissa båtområden saknas tillfartsvägar och parkeringsplatser, vilket gör att bilar körs på parkvägar och parkeras otillåtet. Det är därför viktigt att denna aspekt tas om hand vid planeringen av nya båtområden samt vid befintliga. I strategin framgår att ett trettital båtklubbar idag har sin verksamhet helt eller delvis på parkmark, vilken stadsdelsförvaltningarna ansvarar för. Förvaltningen anser även att det är viktigt att denna fråga ses över, i syfte att klargöra vilken typ av mark båtklubbarna använder för sin verksamhet och om det finns behov av detaljplaneändring eller i vissa fall att båtuppläggningsplatser på parkmark flyttas till andra platser.

Bakgrund

Kommunstyrelsen har skickat ut remissen Stockholm stads strategi för fritidsbåtlivet till bland annat Kungsholmens stadsdelsnämnd. Yttrandet över remissen ska vara kommunstyrelsen tillhanda senast 2022-05-27. Då det inte var möjligt att få förlängd remisstid besvaras remissen med ett kontorssvar. Ett protokollsutdrag med stadsdelsnämndens beslut skickas till kommunstyrelsen omedelbart efter nämndens sammanträde den 9 juni.

Ärendet

Närheten och kontakten med vattnet är ett av Stockholms mest värdefulla karaktärsdrag och är en starkt bidragande orsak till att staden till är en attraktiv plats att och leva och arbeta i. Stockholmarnas möjligheter att nyttja vattnet för bad- och båtliv är fantastiska och staden har goda möjligheter att bevara och utveckla tillgången till stränder och vattenkontakt vilket är en unik tillgång. Det stora intresset för fritidsbåtliv i staden skapar liv och rörelse och ger utmärkta förutsättningar för rekreation och friluftsliv för många stockholmare.

Staden har sedan ett drygt århundrade ställt mark till förfogande till båtklubbar och varvsföreningar. Idrottsnämnden är stadens kontaktyta gentemot båtklubbarna och är den nämnd som sluter avtal om mark- och vattenområden för fritidsområdet och i vissa fall tillhandahåller bryggor. Många andra av stadens nämnder har emellertid att hantera båtlivet inom sina uppdrag när det exempelvis gäller exploatering av stadens mark, upplåtelse av mark, detaljplanefrågor och miljöarbetet.

Det finns idag ca 8500 fritidsbåtar i Stockholm. Drygt 31 hektar av stadens mark hyrs ut till båtklubbar och varvsföreningar. Stockholms stad har även 470 allmänna båtplatser som kan hyras av enskilda fritidsbåtägare. Det finns ett 80-tal båtklubbar i staden, flera av dem har funnits sedan slutet av 1800-talet. I hela Stockholmsregionen finns över 40 000 fritidsbåtar och 260 båtklubbar som är anslutna till Saltsjön-Mälarens Båtförbund. De senaste 20–30 åren har det skett en förskjutning från mindre segelbåtar mot allt större, starkare och snabbare motorbåtar. I en rapport från Havsmiljöinstitutet (2019:3) redogörs för kunskapsläget kring hur fritidsbåtar påverkar grunda kustecosystem i Sverige. Strategin har tagit fasta på några viktiga åtgärder som ska stödja och främja ett miljömässigt hållbart fritidsbåtliv.

Det ökade intresset för båtliv kan kopplas till det allt starkare intresset för friluftsliv, naturupplevelser och hållbarhet (Båtlivsundersökningen 2020, Transportstyrelsen). Samtidigt

genererar det stora antalet fritidsbåtar ökat tryck på hamnar och uppläggningsområden och det omfattande fritidsbåtlivet leder till konsekvenser för miljön.

Under 2019 genomförde idrottsförvaltningen en inventering av mark, bryggor och byggnader hos alla båtklubbar som staden har avtal med. Samtidigt gjordes en översyn av gränsdragningen för vem som äger vad och vem som ansvarar för skötsel och underhåll. Vid inventeringen samverkade idrottsförvaltningen med andra berörda förvaltningar, främst stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen. Under arbetet framkom att det finns behov av att förtydliga gränsdragningarna mellan stadens nämnder.

Nedan presenteras strategins övergripande mål för fritidsbåtsverksamheten, samt förslag på åtgärder för att uppnå dessa mål. Efter varje åtgärd står ansvarig nämnd/bolag i parentes. När flera nämnder eller bolag är utpekade att genomföra en åtgärd är huvudansvarig nämnd understruken. En del åtgärder kan innebära merkostnader.

Plats för fler småbåtshamnar, gästhamnar och daghamnar
Det finns ett stort och växande behov av fler hamnar och bryggplatser för fritidsbåtar i Stockholm. Flera båtklubbar har långa köer till sina hamnplatser. Även till stadens allmänna båtplatser där enskilda båtägare kan ställa sig i kö för en plats kan det i vissa områden vara upp till tio års kötid. Arbetet pågår med att utveckla stadens båtkösystem vilket kan förenkla platstilldelningen men löser inte problemet med den generella platsbristen.

En utmaning för den växande storstaden är konkurrensen om marken. Båtlivet utgör en tillgång och en viktig pusselbit i byggandet av stadens varumärke. Samtidigt finns många värden och olika livsmiljöer som staden ska ta hänsyn till i stadsplaneringen. För att utveckla fritidsbåtlivet i framtiden behöver därför båtfrågorna in tidigt i planarbetet. Båtlivet har en stor attraktionskraft och människor som bor och flyttar till områden nära vatten gör det bland annat för den charm och det liv som båtverksamhet och hamnar tillför platsen. Många bostäder planeras i anslutning till vatten vilket ökar intresset för båtplatser i dessa områden.

På sina håll saknas tillfartsvägar och parkeringsplatser till båtombåden vilket innebär att bilar körs på parkvägar och parkeras otillåtet. För såväl båtägare som allmänhet är det en viktig trygghetsaspekt att promenadvägarna är säkra att vistas på. Det är

också viktigt att staden tar hänsyn till behovet av parkeringsplatser vid uppläggningsområden och hamnar.

Åtgärder

1. Ha en långsiktig planering för utbyggnaden av fler bryggplatser, daghamnar och småbåtshamnar (ExplN, IdN, SbN, MHN, Stohab)
2. Göra en översyn av tillfartsvägar och parkeringsplatser vid båtombåden (IdN, TN, SDN)
3. Ta fram förslag till möjliga platser för fler gästhamnar och enklare bryggplatser (IdN, ExplN, SBN)

Använda uppläggningsmarken mer effektivt

Stockholm står inför omfattande bostadsbyggnad inklusive den infrastruktur det kräver i form av allmänna platser som gator, torg och parker, samhällsservice som skolor, idrottsanläggningar med mera. All mark i staden måste användas effektivt om det ska vara möjligt att klara stadsbyggnadsuppdraget och målen i översiktsplanen.

Idag finns fem uppläggningsområden i staden som drivs av varvsföreningar. Därutöver finns cirka 40 mindre områden för vinterförvaring som drivs av båtklubbar. Nya uppläggningsområden på stadens mark kommer sannolikt inte kunna etableras i framtiden men i de fall befintliga områden påverkas av exploatering, byggnation och utbyggnad av cykel- och gångstråk längs stränderna, är det viktigt att hitta alternativ för båtuppläggningsområdena.

Områdena som de stora varvsföreningarna driver har geografiska begränsningar som innebär att de inte kan göras större. Däremot är det viktigt att uppläggningsmöjligheter finns. För att Stockholm ska kunna fortsätta utveckla ett aktivt fritidsbåtliv behövs nya sätt att använda och förvara båtar i framtiden. Uppläggningsmark och hamnområden ska utnyttjas så effektivt som möjligt så att fler båtar får plats.

När idrottsförvaltningen gjorde inventeringen av mark och bryggor 2019 framkom att ett trettiotal båtklubbar har sin verksamhet helt eller delvis på parkmark. En förklaring är att många båtklubbar är mycket gamla och har haft sin verksamhet på samma plats i alla år. Under åren har detaljplaner ändrats och mark som klassats som båtmark har ändrats till parkmark. För båtklubbarna skapar det osäkerhet och försvårar för dem att göra de investeringar som behövs för verksamheten. Det betyder också att användningen av stadens mark i flera av dessa områden inte följer detaljplanen. På lång sikt finns mycket som talar för att en del båtuppläggningsområden på parkmark ska fasas ut och flyttas till andra platser. I de fall båtuppläggningsområden flyttas från en plats kan det ändå innebära att

bryggplatserna är kvar. Samtidigt finns det troligen områden där stadens planbestämmelse bör ändras så att uppläggningsområdet inte längre utgör parkmark enligt detaljplanen och därmed säkra området för båtuppläggning i framtiden.

De uppläggningsområden och hamnar för fritidsbåtar som ligger i anslutning till stränder, parker och promenadvägar tillför viktiga värden och för allmänheten innebär det både trygghet och ett nöje med de aktiviteter som följer med båtlivet. I syfte att öka tillgängligheten för allmänheten i dessa områden kan staden inleda en dialog med berörda båtklubbar om hur områdena kan öppnas upp ytterligare.

Under sommarmånaderna när båtarna ligger i vattnet står båtuppläggningsmarken i stort sett oanvänd. Flera båtklubbar har uttryckt önskan om att kunna använda marken för andra ändamål under den tiden. Några av uppläggningsområdena används redan idag för husbilsparkering och café- och restaurangverksamhet genom tillfällig markupplåtelse sommartid. Men fler områden skulle kunna komma i fråga som kan vara intressanta för privata näringsidkare och för idrottsaktiviteter som anordnas av staden eller andra intressenter. Vissa juridiska och miljömässiga aspekter finns att ta hänsyn till som är kopplade till avtalen med båtklubbarna och markens beskaffenhet.

Ett sätt att minska behovet av bryggplatser är att flera personer använder samma båt. Många båtar används idag bara korta tider och ligger större delen av säsongen vid bryggan. Att hyra eller att samäga en båt kan bli ett alternativ för många stockholmare i framtiden. Inte bara för svårigheten att få båtplats utan för att det kan vara både praktiskt och ekonomiskt fördelaktigt jämfört med att äga en båt. Det är även bättre ur ett miljöperspektiv.

Åtgärder

4. Föra dialog med de stora varvsföreningarna om hur uppläggningsområden kan utvecklas för en effektivare båtförvaring (IdN)
5. Göra en översyn av båtuppläggning på parkmark och ändra detaljplanerna så att dessa stämmer överens med markanvändningen (SbN, IdN, TN, SDN)
6. Föra dialog med berörda båtklubbar om hur båtområden kan öppnas upp för att öka tillgängligheten till attraktiva strand- och parkområden (IdN, SDN, MHN)
7. Föra dialog med båtklubbar och varvsföreningar om vilka områden som lämpar sig för alternativ användning sommartid (IdN, MHN, TN)

8. Föreslå platser eller modeller som gör det möjligt för fler aktörer att etablera båtpooler (IdN)

Ett miljömässigt hållbart fritidsbåtliv

Det stora antalet båtar och bryggor kan ge betydande effekter på miljön. Kunskapen om fritidsbåtlivets sammanlagda påverkan på Sveriges kustmiljöer har länge varit bristfällig. I en rapport från Havsmiljöinstitutet (2019:3) redogörs för kunskapsläget kring hur fritidsbåtar påverkar grunda kustekosystem i Sverige. Även om de flesta som vistas ute på havet med fritidsbåt gör detta för naturupplevelsen och värnar om en god havsmiljö, visar resultaten i rapporten att dagens båtliv har en negativ miljöpåverkan. Den miljöpåverkan från båtlivet det handlar om är exploatering av grunda vågskyddade områden, muddring, svall, undervattensbuller, skador från båtskrov, propellrar och ankare, utsläpp från båtmotorer, båtbottnfärger och båttoaletter, skuggning från bryggor med mera. Sammantaget finns det behov av att utveckla fritidsbåtlivet att bli mer hållbart i framtiden. Rent vatten och rena kuster ger ett mer attraktivt båtliv.

Enligt stadens miljöprogram 2020-2023 ska staden aktivt verka för att Stockholms vattenförekomster ska uppnå god ekologisk och kemisk status i enlighet med EU:s vattendirektiv. Direktivet innebär att samtliga vattenförekomster ska ha uppnått god ekologisk och kemisk status, eller annan status om så föreskrivs med stöd av undantag, senast 2021 eller 2027. Staden är tydlig med att båtlivets påverkan genom främst spridning av miljögifter och mikroplaster från båtbottnar måste minska. I stadens avtal med båtklubbarna finns en miljöbilaga som fastställer vilket ansvar båtklubben har för miljöpåverkan från båtlivet. Mätningar som miljöförvaltningen gjort (2019) visar på en positiv utveckling men att det fortfarande finns en betydande andel båtar runt Mälaren som har bottenfärg med giftiga ämnen kvar.

I Mälaren och insjöar får inga båtbottnfärger som verkar genom kemisk bekämpning förekomma på båtar. I alla vattenområden får inga färger innehållande tributyltenn (TBT) förekomma på båtar. Stockholms stad har ställt som krav att samtliga båtar med hemmahamn i Mälaren ska vara sanerade till utgången av år 2020 och varje båtklubb är skyldig att ha en utfasningsplan för det. Staden har klargjort och informerar om hur sådan sanering ska gå till för att minimera risker för människor, mark och vatten. Staden uppskattar att ca 80 procent av båtklubbarna har en utfasningsplan alternativt inskrivit i stadgarna att båtar med biocidfärg inte är tillåtna och att båtägarna ska visa intyg på det.

Idag är den mark som sedan årtionden, i vissa fall över ett århundrade, har nyttjats som båtuppläggningsmark i Stockholm förorenad av giftiga ämnen från båtbottnfärger. Om sådan mark på sikt enligt stadens planering ska användas som allmän platsmark eller för vissa sommaraktiviteter måste den saneras. Att sanera mark är kostsamt och båtclubbarna har i de flesta fall inte de ekonomiska möjligheterna. Det talar för att det behövs framförhållning och en långsiktig saneringsplan där staden och båtclubbarna samverkar.

Färgpartiklar lossnar från skrovytan både genom slitage vid användning men framför allt vid underhållsarbete där skrovet tvättas, skrapas och målas. Totalt uppskattas att 150-1500 kg mikroplast per år avlägsnas vid underhåll av fritidsbåtar i Stockholms stad. Dessutom uppskattas ytterligare att 450-900 kg per år avlägsnas vid underhåll av kommersiella fartyg i staden. Det finns en risk att mikroplaster ackumuleras vid platser för båtunderhåll och att flagor och partiklar sprids till vattnet. Dessutom innehåller båtbottnfärger ofta giftiga ämnen som i sig är ett skäl att minska utsläppen. För utförliga åtgärder hänvisas till stadens Handlingsplan för minskad spridning av mikroplaster.

Grunda, vågskyddade miljöer som domineras av mjukbotten är extra känsliga för en majoritet av de störningar som fritidsbåtlivet genererar. Dessa områden värms upp tidigt på våren och utgör viktiga lek- och uppväxtmiljöer för flera fiskarter. Skuggning från bryggor och båtar påverkar undervattensvegetationen och även indirekt djursamhället i habitatet. Flytbryggor påverkar vattengenomströmning och skuggning mer än pålade bryggor. Även själva anläggandet av bryggorna med eventuell muddring, bojar och ankring påverkar den marina miljön. Staden behöver kartlägga de områden som idag används som småbåtshamnar för att se vilka av dessa som ligger i känsliga områden och för att kunna identifiera åtgärder som minimerar dess påverkan på miljön. Vid nyetablering av småbåtshamnar är det viktigt att staden tar i beaktande hur verksamheten påverkar ekologiska värden både i vattnet och i närmiljön.

Som en följd av att båtarna i allt större utsträckning saneras ökar behovet av båttvättar eftersom skrovrena båtar, utan skyddande bottenfärg, behöver tvättas oftare. Båttvättar bör placeras så att de är lätt åtkomliga såsom i närheten till farleder och större småbåtshamnar för att så många som möjligt ska använda dem. I Stockholm finns idag en båttvätt i Mälaren som har etablerats av Ulvsundavikens varvsförening.

Över 40 procent av alla motorförsedda fritidsbåtar har äldre tvåtaktsmotorer med en mycket ineffektiv förbränning. Genom att

använda mer miljövänlig akrylatbensin och miljöanpassad olja för utombordsmotorer kan utsläppen från dessa reduceras betydligt. Ökad användning av elmotorer skulle minska miljöpåverkan avsevärt både vad gäller utsläpp och buller. De elmotorer som finns idag är relativt små och passar bäst för mindre båtar, men utvecklingen går snabbt både inom elmotorer och specialbyggda båtar för eldrift. Priserna är dock höga idag och även om driftskostnaden är betydligt lägre är efterfrågan inte så stor ännu. I en framtid med betydligt fler båtar med elmotorer behövs en infrastruktur för laddning av batterierna. Då säsongen för båtlivet är begränsad till sommaren skulle dessa med fördel kunna laddas med hjälp av solceller. Som en start på det arbetet har idrottsnämnden har fått i uppdrag i budget att under 2022 inrätta laddstationer vid Bergsundstrand.

Det är förbjudet att släppa ut toalettavfall från fritidsbåtar i hav, sjöar och inre vattendrag. Förbudet gäller alla fritidsbåtar, förutom de som är k-märkta och det gäller i hela Sverige. Stockholms stad har kostnadsfria toatömningsstationer på nio platser, varav en i Saltsjön, som är tillgängliga både för stadens båtklubbar, enskilda fritidsbåtägare eller båtar som passerar Stockholm. Toatömningsstationer behöver finnas på fler ställen för att minska risken för utsläpp i vattnet och ansvaret för att dessa fungerar måste klargöras.

För skrotning av båtar som ligger otillåtet eller är övergivna har exploateringskontoret tydliga rutiner. En kontroll görs först om båten ligger på mark som exploateringskontoret ansvarar för. Ligger den på ett hamnområde skickas ärendet till Stockholms hamnar. Beroende på om båten används som bostad, är övergiven och om ägaren går att nå eller inte, finns rutiner för hanteringen. Ägaren har ansvar för skrotning, men om ägaren inte går att nå är det mark-/vattenägarens ansvar. Om ägaren inte är känd tar det ofta lång tid och är förenat med en hög kostnad för staden innan det är möjligt att skrota båten.

Åtgärder

9. Följa upp utfasningen av biocider på båtar med hemmahamn i Mälaren (MHN)
10. Ta fram en långsiktig plan för sanering av båtuppläggningsmark i centrala och andra attraktiva områden i enlighet med det ansvar för förorenade områden som följer av miljöbalken (ExplN, IdN, MHN, SLK)
11. Kartlägga vilka småbåtshamnar som ligger i känsliga områden och ge förslag till åtgärder MHN, IdN)
12. Utredda behovet av ytterligare båttvättar i Stockholms vatten. Miljövänlig teknik för motordrivna båtar (IdN)

13. Följa utvecklingen av eldrivna fritidsbåtar och utreda behovet av laddningsstationer, särskilt kopplat till framtida båtpooler (IdN, MHN)
14. Planera för ytterligare minst två toatömningsstationer samt skapa tydlighet i vem som ansvarar för att stationerna är i drift (IdN, MHN)
15. Samverka inom staden samt med regionala och nationella myndigheter i syfte att underlätta skrotning av båtar och motorer (IdN, MHN, SVOA)

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av parkmiljöavdelningen norra innerstaden. Stadsdelsnämndens pensionärsråd och rådet för funktionshinderfrågor har beretts möjlighet att lämna sina synpunkter i ärendet.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen är positiv till den nya strategin för stadens fritidsbåtliv. Båtar och båtsport är en viktig del av många stockholmars vardagsliv. Det är värdefullt som fritidsaktivitet, för rekreation, naturupplevelser och även för gemenskap i klubbarna. Men båtlivet är också en betydelsefull del av stadsbilden som uppskattas även av många som inte har en båt. Strategin kan bidra till en effektiv samverkan mellan berörda förvaltningar i fritidsbåtfrågor.

Genom att se till att båtlivets intressen finns med i stadsplaneringsprocessen och i tidiga planeringsskeden kan fritidsbåtlivet positivt bidra till den växande staden och fler stockholmare få tillgång till båtplatser där det byggs nya bostäder. En utmaning för den växande storstaden är dock konkurrensen om mark, då det finns många värden och olika livsmiljöer som staden ska ta hänsyn till i stadsplaneringen. Förvaltningen anser att det behövs mer stöd i hur staden ska prioritera kring eventuella målkonflikter som kan uppkomma. Staden har exempelvis tagit fram mål om att utveckla möjligheterna till bad, men att kombinera badmöjligheter och båthamnar i närheten av varandra är svårt på grund av säkerhetsskäl.

Förvaltningen håller med om att det i anslutning till vissa båtområden saknas tillfartsvägar och parkeringsplatser, vilket gör att bilar körs på parkvägar och parkeras otillåtet. Detta skapar otrygghet för gående och andra som vill använda parken. Det är därför viktigt att denna aspekt tas om hand vid planeringen av nya båtområden samt vid befintliga. Förvaltningen välkomnar därför den åtgärd i strategin, som innebär att idrottsförvaltningen och trafikkontoret tillsammans med stadsdelsförvaltningarna ska

genomföra en översyn av tillfartsvägar och parkeringsplatser vid båtområden.

I strategin framgår att ett trettital båtklubbar idag har sin verksamhet helt eller delvis på parkmark, vilken stadsdelsförvaltningarna ansvarar för. En förklaring är att många båtklubbar är mycket gamla och har haft sin verksamhet på samma plats i alla år. Under åren har detaljplaner ändrats och mark som klassats som båtmark har ändrats till parkmark. Det betyder också att användningen av stadens mark i flera av dessa områden inte följer detaljplanen. Förvaltningen håller med om denna problematik som i vissa fall innebär att parkmark görs otillgänglig för allmänheten. På Kungsholmen finns flertalet båtklubbar och båtuppläggningsplatser. Det är viktigt att allmänheten får tillgång till strandpromenader och att de som inte har båt får uppleva vattenkontakt. I vissa fall upplevs båtuppläggningsplatserna, exempelvis på Stora Essingen och västra Kungsholmen, som barriärer som försämrar tillgängligheten för allmänheten. Förvaltningen anser därför att det är viktigt att denna fråga ses över i staden i stort, för att klargöra vilken typ av mark båtklubbarna använder för sin verksamhet och om det finns behov av detaljplaneändring eller i vissa fall att båtuppläggningsplatser på parkmark flyttas till andra platser.

De uppläggningsområden och hamnar för fritidsbåtar som ligger i anslutning till stränder, parker och promenadvägar tillför även viktiga värden och för allmänheten innebär det både trygghet och ett nöje med de aktiviteter som följer med båtlivet. I strategin framgår att staden kan inleda en dialog med berörda båtklubbar om hur områdena kan öppnas upp ytterligare i syfte att öka tillgängligheten för allmänheten i dessa områden. Förvaltningen ser positivt på detta som också är i linje med stadens ambitioner att öka tillgängligheten till stadens vatten. Förvaltningen ser också positivt på att i större grad använda båtuppläggningsmark för andra aktiviteter under sommarmånaderna när de står i stort sett oanvända, vilket även lyfts i strategin. Några av uppläggningsområdena används redan idag för husvagnsparkering och café- och restaurangverksamhet genom tillfällig upplåtelse sommartid, men det finns fler områden som skulle kunna vara aktuella för denna typ av verksamheter.

Den mark som under lång tid har nyttjats som båtuppläggningsplats är idag förorenad av giftiga ämnen från båtottenfärger. Om denna mark ska användas som allmän platsmark, och exempelvis göras tillgänglig som parkmark, måste den saneras. Detta är kostsamt och båtklubbarna har i de flesta fall inte de ekonomiska möjligheterna att göra detta, vilket lyfts i strategin. Förvaltningen vill därför framhålla vikten av att staden tar fram en långsiktig plan för

sanering av båtuppläggningsmark i enlighet med det ansvar som följer av miljöbalken.

Ann-Christine Hansson
Stadsdelsdirektör
Kungsholmens
stadsdelsförvaltning

Karina Karlström
T.f. avdelningschef
Kungsholmens
stadsdelsförvaltning

Bilagor

1. Stockholm stads strategi för fritidsbåtlivet

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Ann-Christine Hansson, Stadsdelsdirektör	2022-05-20
Karina Karlström, T.f. avdelningschef	2022-05-20